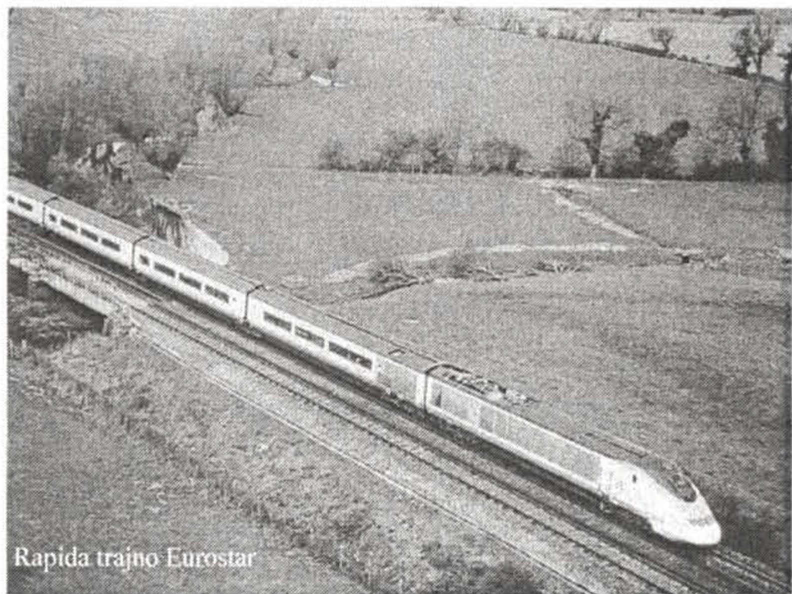


INTERNACIA FERVOJISTO

2004.3


Rapida trajno Eurostar

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Gratulon

La 13-an de marto 2004 **Elfreide KRUSE** festis sian 90 jariĝon.
Pro ŝia granda merito, en jaro 1980, ŝi estis nomumita Honora Membro de IFEF.
Koran gratulon por ŝia plurjardeka rezultohava laboro.



Enhavo

Cinerail denove okazis en Lille

Nordfranca urbo Lille de la 24-a ĝis la 28-a de novembro 2003 gastigis la 12-an internacian festivalon de la filmoj kun fervoja temaro - Cinerail. Ĝiaj organizantoj, krom la Internacia Fervoja Unio UIC kaj Unuiĝo de Eŭropaj Fervojoj CER, estis francaj fervojoj SNCF.

La festivalo okazis, kiel kutime en unu el la salonegoj de la plej granda kinejo en Lille. En la kvar kategorioj konkursis pli ol sepdek filmoj, reprezentantaj dudekon da landoj.

La ĉefan premion Cinerail 2003 ricevis la germana-hinda filmo Howrah Howrah. Ĝi montras aspekton de la plej granda fervojstacio en la hinda Kalkuto.

Unua premio en kategorio de la internaj kaj eksteraj komunikadoj kaj informado restis en Francio, dank' al prezentitaj filmoj "Kunligo" kaj "Fervoja stacio en moviĝo". La unua montras netradician kunligon de la pariza trafikkompanio RATP kun muzikistoj, la dua prezentas fervojajn staciojn de SNCF kiel lokoj plenaj de.la pulsanta vivo.

Inter la ludataj mallongaj filmoj ricevis la plei altan premion la germana "Bonodoro". En ĝi oni revenas al Germanio en la jaro 1952, kiam ĉio estis preparata por formi la bone konatan Feran Kurtenon. La festivalo Cinerail en daŭro de la tempo fariĝas suverena franca afero, la plej multaj partoprenantoj devenas ĝuste el la lando de la Galla virkoko. Oni do ne miru, ke ekzemple vespera projekciado de filmoj okazis nur en la franca. luj plendis, ke oni estonte aldonu almenaŭ subtitolojn en la angla. Restas demando, ĉu ni strebus, por subteni la kreskantan hegemonion de la angla? Ni aldonu la subtitolojn prefere en Esperanto, kiel la dua lingvo por ĉiuj.

Aldono:

La urbo Lille dank' al siaj antaŭurbaj kvartaloj, disvastiĝantaj ĝis la belga landlimo, viciĝas inter la urboj de pli ol unu miliono da loĝantoj. La urbo kaj tuta regiono « Nord-Pas de Calais » ĉijare fariĝos Eŭropa urbo de la kulturo.

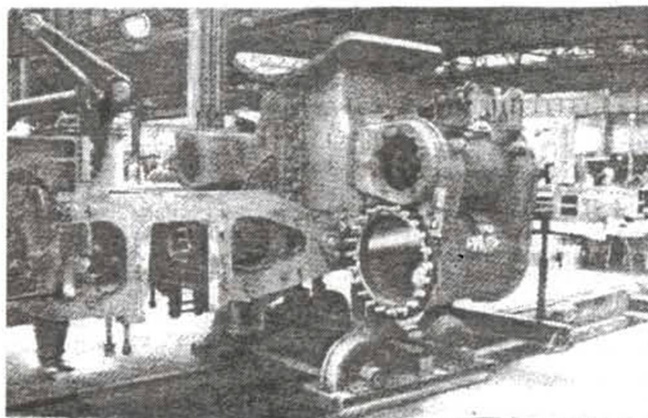
Dank' al trajnoj TGV Lille havas kvalitan kaj rapidan fervojan kunligon kun Parizo, sed ankaŭ kun Bruselo kaj Londono. Du linioj de la malpeza aŭtomata metroo VAL itineras malproksimen al la antaŭurbaj kvartaloj. La unuaj vagonaroj sen lokomotivestro komencis trafiki jam en la duono de la okdekaj jaroj kiel la unuaj en la mondo.

La similan funkcion kiel sistemo VAL plenumas du tramolinioj, kunligantaj ambaŭ staciojn en Lille kun la kvartaloj de Roubaix kaj Tourcoing. La trajnoj servas nur al la interurba trafiko, malgraŭ ke, ekzemple al la du laste nomitaj kvartaloj per trajnoj direktantaj al la belga Antverpeno oni povas veturi je duono pli rapide ol per la linio VAL aŭ per tramo.

Jindřich Tomíšek

Belga lokomotivo 29013 denove trafikos

Unika belga vaporlokomotivo 29013 denove povas trafiki sur fervoja reto de la Nacia Kompanio de la Belgaj Fervojoj SNCB dum nostalgiaj veturoj, eventuale eksterlanden. Post tre longa kaj ampleksa riparado en Dampflokwerk Meiningen, ĝi lastjare la 24-an de oktobro plene sukcesis la provo-veturon.



La nove fabrikitaj partoj de la historia lokomotivo 29 013 SNVB

La lokomotivo estis fabrikita.en Montreal (Kanado) en la jaro 1945 kaj al Eŭropo oni transportis ĝin per ŝipo en januaro 1946. De post tiam, ĝi longajn dekjarojn, trafikis por SNCB. Ĝian riparon por retrafikado, specialistoj en Meiningen decidis en februaro 2001.

La lokomotivo estis malkonstruita kaj sur du varvagonoj transportita al la lokomotiva riparejo, kie post la kompleta malkonstruo oni konstatis, ke la kaldrono kaj tendro estas neripareblaj. Sekvis projekto de nova konstruado kaj post ĝia aprobo, oni denove fabrikis tiujn du gravajn partojn de la vaporlokomolivo.

Dum la tago de la «malfermitaj pordoj» en Meiningen, oni povis konstati la sukceson de la rekonstruo. La lokomotivo denove moviĝas per propra forto kai tutcerte ĝi en Belgio trovos sian vastan uzadon.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Renkontiĝo en Hispanujo

La 12-a Internacia Esperanto-Semajno de la Kulturo kaj Turismo okazos de la 02 ĝis la 09 de oktobro 2004 en la urbo SALOU (Tarragona).
Pliajn informojn vi ricevos de Luis Serrano Pérez Apartat 423.
08200-SABADELL (Hispanujo)
Tel: (+34) 93 727 50 21 Faksilo: (+34) 937 314 111 (ne dum aŭgusto)
Retadreso: luis_serrano@mixmail.com
TTT-ejo: http://terra.es/personal5/lserrano2003

Svisa lokomotivo 23058 riparita

Post nefacila riparado de la tendro en Meiningen kaj sekva riparado de la vapor-lokomotivo en la lokomotiv-riparejo en České Velenice / Ĉeĥio / kaj post la sukcesa provveturo sur fervoja linio České Velenice - Veselí nad Lužnicí kaj reen la 16-an de decembro 2003, la germana rapidtrajna lokomotivo 23058, konstruita en la fabriko Krupp en Essen en la jaro 1955 kaj apartenanta al la kompanio EUROVAPOR kun sidejo en Zürich, reveturis al Svisio.

La lokomotivo kun radaksosinsekvo 1 "CL" estis konstruita je nivelo de la tekniko en la 50-aj jaroj. Karakterizaj estas: alta proporcio de vaporigado de la kaldrono kun bruligkameno / minimume 70 kg/m^2 /h, vaste uzita veldado, ladfolia framo, rullagroj ankaŭ sur stangoj, rulekipaĵo kun pli grande permesita rapido en inversigo veturdirekta /85 km-ojn/h/ kaj tute fermita lokomotivestra budeto kun maksimuma rapideco de 110 km-oj/h). La rulekipaĵo havas antaŭ Kraus-Helmholtzan boĝion kaj malantaŭ radakskompleton de Bissel. La ŝarĝon radaksan oni povas ŝanĝi por 17 aŭ 19 tunoj.

Interese solvita estas ambaŭflanka bremsado de ĉiuj radoj. Radflanĝoj de la ambaŭ kuplitaj radaksoj estas lubrikataj (de Limon) kaj praktike ĉiuj lubrikataj lokoj estas kunligitaj al la sistemo de la centra lubrikado. La lokomotivo havas unu injektoron kaj unu vaporan piŝtan injektilan pumpilon, kunagantan kun la antaŭhejtinstalaĵo Heinl lokigita en la fumokesto: ĝi funkcias precipe dum veturado. La lokomotivo komencis servon la 2-an de decembro 1975 kaj tiamaniere ĝisvivis reekspluateblon preskaŭ precize post 28 jaroj dank' al scipovo, riparpreteco kaj klopodlaboro de la riparlaboristoj en České Velenice.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Lernu Esperanton en Ĉekio kun la francaj fervojistoj

Ĉar lastjare la staĝo en Dobřicovice estis sukceso, denove ĉijare la francaj fervojistoj starigas semajnan E.kurson (kun turisma kaj plezura programoj) de la 29-a de novembro ĝis la 5-a de decembro 2004.

Interesuloj, bonvolu vin turni al la redaktoro aŭ al
Petro Chrdle Anglická 878, 25229 Dobřicovice tel 257 712 201
Retadreso: chrdle@kava-pech.cz

Centjariĝo de ŝtata trafiko sur etŝpura fervoja linio al Brünig

Nura ŝtata etŝpura fervoja linio kun dentradrela traksekcio en Svisio estas ekspluatata de Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB). Temas pri 73,82 km-ojn longa linio kun unumetra ŝpuro el Luzern al Interlaken, nomata laŭ supramontara montpasejo Brünig.

Ĝian historion oni komencis verki antaŭ 115 jaroj, precize la 14-an de junio 1888, kiam la tiama kompanio Jura-Bern-Luzern (JBL) komencis trafikadon sur linioparto el Alpnachstadt al Brienz. Aliajn partojn de la itinero el Luzern al Alpnachstadt kaj el Brienz àl Interlaken origine prizorgis la ŝipa trafiko sur Kvarkantona, sur Brienza lagoj.

La fervojan linio-sekcion al Luzern oni transdonis al trafiko jam la 1-an de junio 1889, sed oni bezonis sterni trakelementojn laŭlonge de la Brienza lago al stacio « Interlaken Ost ». Tiun ĉi taskon, jam ne sukcesis plenumi la origina kompanio JBL, ĉar en la jaro 1903 ĝi estis ŝtatigita.

Nova ekspluatanto, la Svisaj Federaciaj Fervojoj enkondukis unue tutjaran trafikadon sur la plej admirinda dentrela liniosekcio el Giswil al Meiringen. Tie ĉi, la dekliveco atingas ĝis 121 promiloj kaj la alteco 1 002 m-oj supermara. Ĝi transiras la montopasejon Brünig. Poste, SBB modernigis la trafikon per livero de la plej povumaj vaporlokomotivoj, sed por la finkonstruo de la restanta liniosekcio oni atendis ankoraŭ dudek jarojn. La unua trajno veturanta jam sur la tuta trajnitinero venis al Interlaken la 23-an de aŭgusto 1923. Dum la intermilita periodo, en la tempo antaŭ la komenco de la ekonomia krizo, ĉi tie trafikis porskiantaj trajnoj eĉ kun 11 vagonoj, kaj sur la dentrada sekcio ili devis esti trakciataj per kvar vaporlokomotivoj. Kiam dum la dua mondmilito pro malsufiĉo da karbo SBB aliris al rapida finelektrizo de sia fervoja reto, vico venis ankaŭ al la dentrada linio.

La unua elektra trajno traveturis la sekcion Luzern - Meiringen la 18-an de novembro 1941 kaj ekde Kristnasko de la sekva jaro oni trafikis per elektra trakcio ĝis Interlaken.

Nelonge post centjara solenado de komenciĝo de la trafikado, ŝanĝis SBB sur la linio lokomotivstokon. Nuntempe, la plejparton de la trafiko prizorgas ok el la plej povumaj dentradrelaj elektraj lokomotivoj en la mondo, portantaj markon 101

SBB. Sur la aliaj sekcioj kompletigas ilin kelkaj originaj rekonstruitaj elektraj vagonoj, ĉe kiuj oni malmuntis la mezan boĝion kun dentrada movigo. Parto de la originaj vagonoj estas bontenada por dentrela trafikado, aliajn oni vendis.

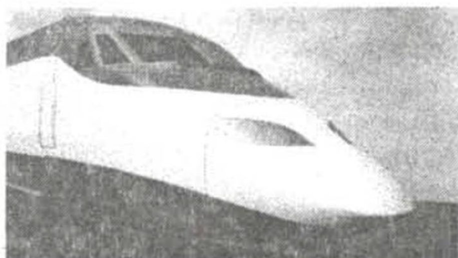
Kompreneble oni konservis kelkajn originajn vaporlokomotivojn kaj dentradrelajn elektrajn trafikilojn. La lokomotivon HGe 4/4 II992 prizorgas la societo Brünig Nostalgie Bahn; muzeaj estos ankaŭ vagonoj Deh 4/6 909 kaj 912. Solena festa trafikado de la historia vapora trajno, ekspluatata dum kelkaj someraj semajnfinoj sur la itinero Interlaken -Giswil, estas bonvena turisma allogado.

Sur linioparto de Interlaken tiras la lokomotivo G 3/4 208, la dentradparton helpas superi la trafikilo HG 3/3 1067

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Unua KTX-trajno

La unua trajno grandrapida de Suda Koreio ekkomencis jaŭdon la 01.04.04 la regulan trakcian servon sur la nova rapid-traceado inter la ĉefurbo Seulo kaj la sudo de la lando.



Sinteza bildo de KTX-trajno

La unua KTX-trajno (=Korea trajno ekspresa) startis de la havenurbo Busan (Pusano) al la sudorienta angulo kaj atingis post 2 horoj kaj 50 minutoj la urbon Seŭlon, veturintan 410 kmojn. Per rapideco de ĝis 300 km/h la ĝisnuna veturdaŭro iĝis reduktita je iom malpli ol la duono.

(dpa) (Eltirado el "Wetterauer Zeitung" de la 02.04.2004)

Walter Ullmann (GE)

Bulonjo-ĉe-Maro 2005

Dum la paskaj festoj 2005, de vendredo 25-a ĝis merkredo la 30-a de marto, partoprenu la elstaran internacian amikecan renkontiĝon en Bulonjo-ĉe-Maro (Boulogne-sur-Mer) por memorfesti la **centjariĝon de la unua Universala Kongreso de esperanto** de 1905.
TTT-paĝo: http://boulogne2005.online.fr

Tunelo de la Imperiestro

Antaŭ 155 jaroj oni daŭrigis la konstruadon de la fervoja linio nomata "Norda fervojo de la Imperiestro Ferdinando" inter stacioj Lipnínk nad Bečvou - Bohumín, nuntempe parto de la fervojaj koridoroj II kaj III en Ĉeĥio. Traceo, ĉi tie, devas trapasi montaran pasejon "Moravská brána" (Moravia pordego).

Pro granda altecdiferenco, oni havas pli grandan deklivon ol tion, kio estis tiutempe permesita (3 promiloj). Tiamaj teknikistoj opiniis, ke radoj de lokomotivoj ne estas kapablaj traveturi sen halto, tiun ascendon. Pro tio, oni konstruis en vilaĝo Slavíč tunelon longan je 260 metroj. Pri ekesto de la tunelo, popolonidiro rakontas: la tunelo estis konstruita je aparta peto de la imperiestro, ĉar li ne deziris havi linion sen tunelo. Ĉi tion diras la legendo. Realeco estas pli simpla. La imperiestro Ferdinando tiutempe certe ankoraŭ malmulte sciis pri fervojaj konstruaĵoj. Pro la menciita granda deklivo de traceo, tiu ĉi iris tra vilaĝo Slavíč, kie povus esti profunda tranĉeo. La ĉefinĝeniero Hummel tamen konis la danĝeron de incendio pere de fajreroj de vaporlokomotivoj al lignaj domoj kun pajlaj tegmentoj. Li do proponis al la kompanio konstruigi, anstataŭ tranĉeo, tunelon.

Lia propono estis akceptita. En la jam fosita tranĉeo oni konstruis ŝtonan tegmenton kaj ĝin surŝutis per tero. Tra la tunelo veturadis trajnoj dum 30 jaroj ĝis kiam oni bezonis dutrakigi la linion. La nova traceo iras ekster la vilaĝo kun pli granda ascendo. La tunelo nuntempe utilas al terkulturistoj kiel bona kelo por iliaj produktoj. Norda tunelo-portalo estas videbla el la trajnoj. Do, se vi, trajne, veturos sur tiu ĉi fervoja linio, ne forgesu rigardi, inter la fervojaj stacioj Lipnínk nad Bečvou kaj Drahotuše (proksime je 20 km-oj de Přerov), tiun ĉi kuriozaĵon!

Jindřich Tomíšek

Anekdoto

En siaj pli junaj jaroj Mark Twain estis tre ŝatata de virinoj. Lia edzino foje riproĉis al li:

- Vi nur ekvidas virinon, kaj jam vi forgesas, ke vi estas edzo.

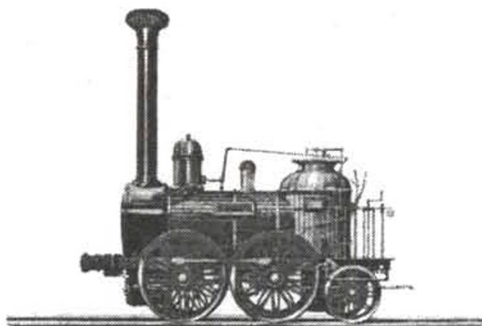
Vi eraras, - diris la humoristo malgaje, - ĝuste tiam mi tre forte ekkonscias pri tio!

(el anekdotoj pri famaj homoj)

Bonvolu noti la novan retadreson de Ladislav LANI el Ĉeĥio.
ladislav.lani@atlas.cz

Lokomotivo 200 jarojn aĝa

La historio de la lokomotivo komencîĝas - tipe angle - per veto: en la pralando de la industria epoko, la konstruisto kaj inventisto Richard Trevithick (1771 - 1833) asertis en 1804 nekredeble: Li, filo de mineja oficisto volas konstrui meĥanikan ĉevalon. Tiu vaporlokomotivo, surbaze de la jam eltrovita vapormaŝino de James Watt, anstataŭos la ĉevalojn, kiuj tiutempe tiris vagonojn sur reloj en la minejoj de la provinco Kornvalo (Britio). Iu posedanto de



alia minejo promesis al Trevithick 500 gineojn, se lia tro riskema plano realiĝos. Neniam, oni asertis, li sukcesos transporti dek tunojn da gisfero per vapormaŝino rulonta sur naŭ mejlojn (preskaŭ 15 km-ojn) longa relvojo.

La 13-an de februaro 1804 kun la eltrovinto mem kiel lokomotivestro, la trajno ekveturis forte spiregante kaj siblante. La lokomotivo nomita laŭ la minejo « Pen-y-Darran » transportis kun la menciita gisfero ankaŭ 17 personojn dum kvar horoj kaj kvin minutoj. Tiu invento funkciis per pli alta vaporpremo en la kaldrono, per kiu la adhera rezisto povis esti superigata.

Tamen la lokomotivo estis tro peza por la mineja relaro. Post kelkaj akcidentoj regresis la intereso de la mineja posedanto.

La inventisto konstruis poste en Londono novan maŝinon por pruvi la taŭgecon de sia lokomotivo nomita "Catch me who can" (kaptu min, kiu povas). Tiu lokomotivo cirkulis dum certa tempo sur ronda re1vojo. En 1804 tiu demonstracio finiĝis.

Intertempe la brito George Stephenson inventis la pli taŭgan vaporlokomotivon, kiu ekde 1825 regule transportis pasaĝerojn kaj varojn sur la novkonstruita fervojlinio Stockton - Darlington. En Germanio komenciĝis la fervoja trafiko en la jaro 1835 inter la urboj Nürnberg kaj Fürth (Bavario) pere de brita lokomotivo. Tri jarojn poste, fabriko apud Dresden konstruis la unuan lokomotivon "Saxonia".

Elĉerpita el "Frankfurter Rundschau"

Wilhem Barnickel

Neĝo kaj suno

De la 17-a ĝis la 24-a de januaro 2004, okazis la 45-a Ifes, en la restadejo de Turisma Asocio de Fervojistoj (ATC) en Argentière, en la prestiĝa Chamonix-a valo kun 46 partoprenantoj el Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Hungario, Rumanio kaj Svisio.

La du unuajn tagojn preskaŭ senĉese neĝis, kio estas iom malagrabla por la skiado ĉar oni malbone vidas kien veturi, sed aliflanke estas bone ĉar skiado en freŝa neĝo estas granda plezuro.

Vespere, la etoso estis varma, unue la personaro de la ripozdomo, vorte, bonvenigis la ĉeestantaron, poste, la partoprenantoj retrovis siajn konatulojn.

Dimanĉon, post la vespermanĝo, la restadejo proponis lumbildojn pri la ĉirkaŭaj montopintoj.

Lundon, ĉu matene, ĉu postagmeze kelkaj kuraĝaj skiemuloj klopodis skiadi.

Vespere, antaŭ la vespermanĝo estis la unua prezentado de video-bendo de Hilaire Happi-Fosso pri la antaŭa skisemajno en Ĉeĥio.

Jam mardon, la vetero pli beliĝis, kaj multaj trafis la eblecon por miri la eksterordinarajn vidindaĵojn de la valo, aparte la montopinton: « Aiguille du midi ».

Post ioma ripozo, eblis spekti filmon de S-ro Geroldinger. Fakte temas pri filmoj faritaj okaze de unuaj skisemajnoj, kiuj estas adaptitaj al video-sistemo. Post aparta ĉina vespermanĝo, pro la ĉina novjaro, okazis « kabareda vespero » animita de la personaro de la restadejo.

Merkredo estis grava Tago. Ĉar ekde mateno ĝis vespero, okazis gravaj eventoj de la skisemajno: du konkursoj.

Ĉar, pro la necertaj veteraj kondiĉoj en la fino de la semajno, oni decidis organizi jam la slaloma konkurso. Tiel, eblas eĉ por la neskiantoj uzi la gondolon por atingi la montodeklivon: Col de Balme.

Feliĉaj ni estis ĉar, precize en la momento, kiam la unua konkursano startis, la suno aperis kaj la tuta konkurso okazis kun bela suno, kiu mal-aperis tuj kiam la konkurso finiĝis.

Posttagmeze, oni povis ekskursi ekzemple per mallarĝŝpura trajno « Montenvers » por admiri la famkonatan glaciejon: « Mer de Glace » (Maro de glacio). Antaŭ la vespermanĝo eblis spekti la duan parton de la filmo de Hilaire.

Vespere estis la momento cerbumi pri la dua konkurso de la tago: la lingva konkurso, kiun majstre pretigis s-ino Thérèze Pinet.

Jaŭdon ĉiuj elektis laŭ sia plezuro: skiado aŭ ekskurso, kun ĉeesto de la suno.

Por la danca kostuma vespero, oni survestis la kostumon ĉu kunportitan, ĉu improvizitan.

Vendredon estis lasta ebleco por ĝui la montaran etoson, ĉu por skiantoj, ĉu por piedmigrantoj, dum longdistancaj skiantoj konkursis siavice.

Kaj nun venis la solena momento: disdonado de la premioj, antaŭ la adiaŭo.

Mi kaptis la eblecon por diri, kion mi anoncis dum la kongreso en Dresdeno. Mi tutcerte ne povos partopreni la venontajn skisemajnojn. Tiel, estas bezonata nova respondeculo. Pri venonta jaro, gekolegoj el Hispanio proponis sin. Ili bonvolu certigi tiun proponon

okaze de la kongreso en Sopron.

Mi volas danki al ĉiuj, kiuj helpis min antaŭ kaj dum la semajno, aparte al Denise Happi-Fosso kaj Nathalie Bayard el UAICF, kiuj ellaboris la libreton, al s-ro Geroldinger, kiu, per sia oferemo, permesis okazigi la skikonkurson kaj provizis la belajn pokalojn por valoraj premioj kaj al la personaro de la restadejo, kiu plenumis ĉiujn niajn postulojn, sen forgesi mian karan edzinon.

Longdistanca skiado:
1a: Sorin Grecu
2a: Gestin Albert
3a: Gestin Renée

Lingva konkurso:
1a: Erik Mortensen
2a: Inge Bartling kaj Franci Schwartz
3a: Ladislav Kovarc kaj Albert Gesti

Karnavalo:
1a: Francine Schwartz por ruĝkufulinet
2a: Inge Bartling por virino de la jar 1900



Listo de gajnintoj de la konkursoj:

Slalomo por virinoj:
1a: Eva Kopecna
2a: Rose-Marie Wallmann
3a: Raluca Todor

Slalomo por viroj:
1a: Tomas Kopecny
2a: Konrad Kopecny
3a: Sorin Grecu

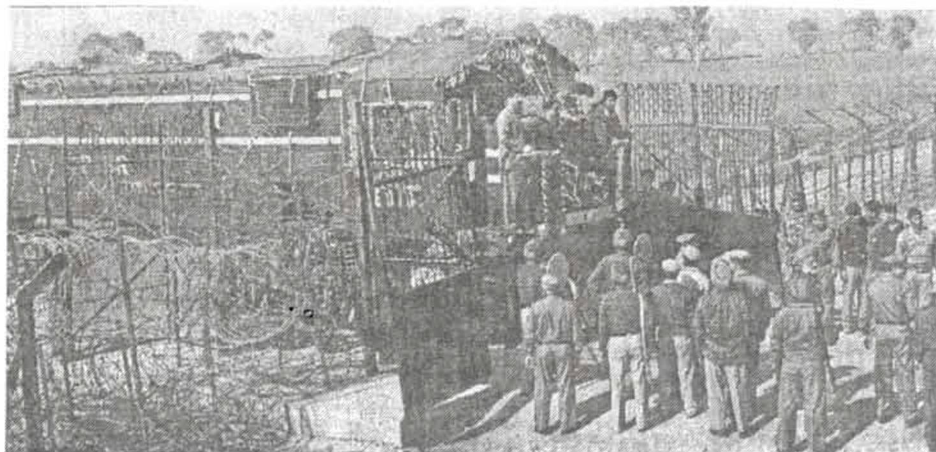
3a: Jeanine Daguin por ruĝa ĉina virino

Specialaj premioj:
Johano Geroldinger kaj Rose-Mar Wallmann por sovaĝaj katoj
Cornelia Raats por blanka ĉina persono

IFEF Premio: Violetta Grecu

Hubert Peyrouty

Pri la fervojoj en Hindio kaj Pakistano



Tiu bildo montras trajnveturon refunkciigitan

Post interrompo de preskaŭ 2 jaroj, Pakistano kaj Hindio ekde hieraŭ (15.01.2004) denove havas trajnligon inter ambaŭ landoj. La unua trajno forlasis antaŭtagmeze la pakistanan urbon Lahoro kun pli ol 60 pasaĝeroj. Celo estis la hinda limloko Attari. Hinda trajno kun 242 pasaĝeroj forveturis posttagmeze el Attari en direkto al Pakistano. Por multaj homoj estis la unua ebleco ekde pluraj jaroj, viziti geamikojn kaj parencojn en la alia lando. La foto montras trajnon ĉe la enveturo al Pakistano. Laŭlonge de la fervojlinio regis severegaj sekurec- preparoj.

(Laŭ la ĵurnalo « dpa »)

Okaze de tiu afero mi profitas la okazon por aldoni kelkajn informojn pri ambaŭ landoj respektive ties fervojoj.

Hindio

Areo ĉ. 3287 000 km/2, enloĝantoj: 1,025 miliardoj, ĉefurbo: Delhio.

Oficialaj lingvoj: hinda, angla kaj pliaj 17 lingvoj.

La fervojo (IR) ampleksas ĉ. 62 000 km-ojn, elektrizitaj estas eĉ. 12 300 km-oj.

Problemojn kaŭzas la 4 diversaj ŝpuroj: 1 676, 1 000, 762 kaj 610 mm. Pli ol tri kvaronoj de la transport-kapacito disvolviĝas sur linioj de la larĝa ŝpuro.

La lando limas al Pakistano, Bangladeŝo, Nepalo, Bhutano, Ĉinio kaj Mjanmaro, sed nur al la du unuaj ekzistas fervojaj komunikoj.

(En Kalkuto metroo ekzistas krome ekde 1995).

Pakistano

Areo ĉ. 796 000 km/^{2} enloĝantoj: 144,97 milionoj, ĉefurbo: Islamabado.

Oficiala lingvo: urdua.

La fervojo (PR) ampleksas ĉ. 8 800 km-ojn. Ekzistas linioj kun ŝpuroj de 1 676, 1 000 kaj 762 mm-oj.

La lando limas al Irano, Hindio, Afganistano kaj Ĉinio, sed nur al la du unuaj ekzistas fervojaj komunikoj.

Ekzistas la larĝspura linio de la pakistana urbo Kveto(Quetta) al la irana urbo Zahedano (92 km sur irana teritorio), kiu estas kvazaŭ saklinio, ĉar la irana reto (normalŝpura) ne jam atingis tiun urbon. Rilate al Afganistano ekzistas linio nur al la pakistana limurbo Camano (Chaman), do ne en tiu lando (vidu artikolon en IF 2/2002, paĝ 24).

Ambaŭ landoj estas membroj de UIC.

Walter Ullmann, Germanio



Fervojo-transporto de rusa petrolo al Ĉinio

La 27-an de marto, la kontrakto pri la kuna fervojo-transporto de petrolo al Ĉinio estis subskribita inter la dua plej granda petrolo-ekspluatanta kompanio JUKOS kaj la Rusa fervojo-transportanta kompanio. Ambaŭ flankoj esperas plifortigi kunlaboron por plimultigi la eksportadon de petrolo al Ĉinio per fervojo.

La ĉefdirektoro de la Rusa fervojo-transportanta kompanio s-ro Fadeev diris al la raportisto, ke la kompanio JUKOS liveros 6 400 000 tunojn da petrolo ĉijare, 8 500 000 tunojn en 2005, 15 000 000 tunojn en 2006 kaj plimultigos la kvanton da petrolo post 2007.

S-ro Fadeev montris, ke la kresko de la transporta kvanto da petrolo per fervojo postulos konstruadon de fervojoj kaj elektrizon de la lini-parto de la orienta siberia fervojo. La konstruo kaj elektrizo bezonos la investadon de 40 miliardoj da rubloj. Pri tio la ĉefdirektoro de la kompanio JUKOS s-ro Kuks esprimis, ke la kompanio partoprenos en la reformado kaj novigo de la fervoja sistemo de Rusio. S-roj Fadeev kaj Kuks opinias, ke la transportado de petrolo al Ĉinio per fervojo antaŭ la finkonstruo de la petrolo-transporta tubo en la fora oriento estas la plej aktuala, efika kaj bona elekto favora al ĉiuj rilataj flankoj.

HAN Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

KUN ESTIMO AL PREZIDINTO GIESSNER

Eksciante pri lia forpaso, mia novjara salutletero adresita al li restis ne sendita por unua fojo ekde tridek jaroj.

Mia konateco kun s-ro Giessner, estas ligita kun la arta agado de Bulgara esperanto-teatro. Al IFEF, ĝi estas konata ekde la kongreso de 1968 en Varna (Bulgario), kie BET prezentis la komedion "Akridoj" de bulgara dramisto de St.L.Kostov. Intertempe alternis prezentaĵoj sur la kongresaj scenejoj de BEA kaj de UEA. Kaj jen invito por prezento al la 24-a internacia kongreso de IFEF en Lugano (Svislando) kun partopreno de Anani Anev, mia forpasinta edzo, Miŝo Ĉobanov kaj mi.

Dio mia! kia renkontiĝo kun IFEF-anoj, kiaj interparoloj, kia varma akcepto de nia arto, kiaj floroj por la geaktoroj! La fotoj en nia arkivo memorigas pri tiu ĉi evento - en la mezo sidas la prezidanto J.Giessner - jen la naskiĝdato de nia persona amikeco, de longjara korespondado, dum kiu li jam nomiĝis "Aĥim".

En majo 1974-a ni aktoris sur la kongresa scenejo de IFEF en Tarragona (Hispanio). Kia spontana rido en la publiko, kia ĝusta reago al la komediaj situacioj ... je la fino s-ro Giessner eksaltis sur la scenejon kaj emanigis al mi bukedon da ruĝaj rozoj...Rozo ankoraŭ vivas ĉe ni - ĝi estas jam bruna sed la memoroj vivas neforgeseblaj, kortuŝaj!

Mi dezirus citi la pritakson de s-ro Giessner pri nia prezentado antaŭ la plenkunsido, de la kongreso : « Mi ĝojas, ke mi povas estiĝi esprimanto de la komuna opinio, ke la spektaklo de la bulgaraj aktoroj estis la plej impona kultura okazintaĵo dum nia kongreso..."

La nova kongresa renkontiĝo okazis en la jaro 1984 apud la Nigra maro en Bulgario. Kio evidentiĝis pli valora por Anani kaj mi? Ĉu la prezentado mem, aŭ la senfinaj agrablaj interparoloj kun longjaraj interesaj konatoj?

Feliĉe, mi havis sekvantan renkontiĝon kun s-ro Giessner al la 54-a kongreso de IFEF en Plovdiv (Bulgario) en jaro 2002-a. Post spektaklo mi staris ankoraŭ sur la scenejo kaj vidis la alvenintan s-ron Giessner, nesekuran pro la duonlumigita ejo, kiu rapidis por saluti la geaktorojn pro ilia bona prezentado !

En mia vivo kiel esperantistino, kiel aktorino jam de 45 jaroj, la renkontiĝoj kun la anoj de IFEF prezentas riĉecon, donacitan malavare al mi.

Miaflanke, mi dezirus kredigi ilin je la graveco de miaj sentoj al ili - certe ili eksentis tion en la vortoj de mia libro « Teatro sen lingva bariero »...

Nun mi dezirus dediĉi miajn vortojn al la Prezidinto de IFEF s-ro Joachim Giessner, esprimante elkoran dankon pro lia atento al BET, al nia familio.

Belka Beleva

Kongreso de muzeoj fervojaj en Brienz.

En Grandhotelo Giessbach en la svisa Brienz de la 5-a ĝis la 8-a de oktobro 2003 okazis renkontiĝo de reprezentantoj de la plej diversaj-turismaj fervojlinioj. Ne mankis reprezentantoj de lokomotivo-riparistoj, konstruistoj kaj favoruloj de reltrafiko el ĉiuj kvin kontinentoj. Dum tiu ĉi unua oficiala mondkongreso de la vapora trakcio, la partoprenantoj interŝanĝis valorajn sciaĵojn, spertojn kaj diskutis pri la plej novaj direktoj en evoluo de konstruado kaj uzado de la novaj modernaj vaporlokomotivoj.

Ne ĉiu scias, ke en Eŭropo oni fabrikis vaporlokomotivojn ankoraŭ en la lasta dekjaro. La svisa firmao DLM AG, kiel sekvanto de la kompanio SLM Winterthur, havas konstrukcie preparitajn kelkajn pluajn lokomotivojn. Kiu deziras vidi rezulton de ilia laboro en funkciado, li venu al aŭstria Wolfgangsee kaj veturu per trajneto tirata de la unu el kvin vaporlokomotivoj, fabrikitaj kaj liveritaj en la jaro 1996. Aliaj lokomotivoj estas trafikantaj sur la svisaj fervojlinioj Brienz Rothorn Bohn aŭ sur Bergbahn Montreux - Rochers-de-Naye apud Geneva lago.

Sur la svisaj reloj vi ankaŭ povas renkonti modernigitan vaporan lokomotivon 52 8055, de la lasta jaro, havaĵon de DLM AG. Dum la kongreso oni ankaŭ traktis fakajn problemojn, ekzemple, kiujn problemojn al aŭstralaj fervojistoj faras miriapodoj, se ili en granda nombro suriras la relojn kaj kaŭzas glitadon kaj nefunkcikapablon de la lokomotivoj!

Iniciato organizi la unuan vaporan kongreson venis el Fajrolando en Sud-ameriko, kie fervoja kompanio "Tren del Fin del Mundo" ekspluatas fervojon en la vera fino de la mondo. Organizadon de la kongreso fine transprenis la kompanio Brienzer Rothornbahn, la societo de la eŭropaj muzeoj fervojaj Fedecrail kaj la firmao DLM AG. Pri organizo de la venonta kongreso, okazonta en la jaro 2006, interesiĝas ankaŭ japana kompanio Oigawa Railway.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

MEMORVORTOJ

Forpasis en Sarpsborg Miriam Bergh, la edzino de Rolf Bergh la nuna prezidanto de NEFA.

Vendrede la 23an de Aprilo okazis la enteriga ceremonio en la preĝejo de la kongregacio Filadelfia en la hejmurbo.

Multnombra funebrantaro akompanis ŝin al la lasta ripozejo. Unuavice estis inter tiuj la plej proksimaj gefamilianoj, geamikoj de la gesinjoroj Bergh, cetere membroj de la kongregacio, kaj ankaŭ aro da esperantistoj.

Substrekinde estas kiel signifoplena kaj altvalora apogo ŝi ĉiam estis por sia edzo, ne malpli dum lia senĉesa laboro por disvastigi nian ideon en Norvegio.

Ŝi ripozu en paco!

INTERNACIA FERVOJISTO
56-a eldonjaro
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de
Internacia fervojista Esperanto-Federacio

Prezidanto: Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
Retadreso:
co16919@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto: István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
Retadreso: kozsu13@freemail.hu

Redaktoro: Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72230 Arnage - France
Tel/fakso + 33 (0)2 43 21 16 39
Retadreso:
Jeanripoche@wanadoo.fr

Sekretario: Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb
Retadreso: marica.brletic@hznet.hr

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
Tel: +33 (0)2 41 20 19 40
Retadreso:
Laurent.Vignaud@wanadoo.fr

Franca poŝtĉekkonto:
Atentu:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al **"Laurent Vignaud"**
9 293 74 Y NANTES
(pagante per bankĝiroj el eksterlando, aldonu 2 eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
Januaro, marto, majo, julio, Septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Generaldirekcio de MAV
Andrássy út 73/75
HU-1062 Budapest, Hungario

"www.ifef.net"
ISSN 1397-4270
VIG 2004.038

Faka komisiono
GV: Jan Nieman:
esperanto@mail.dk
SK: D-ro Heinz Hoffmann
IFEF.B90Gr-mei@-online.de

Por via distro

En malsupra figuraĵo bonvolu trovi kaj forstreki ĉiujn malsupre indikitajn vortojn. Ili povas esti trovitaj en ĉiu direkto, do, horizontale, vertikale kaj diagonale eĉ retroire. La unuopaj literoj povas esti uzitaj eĉ plurfoje. Post kiam vi forstrekis ĉiujn 29 vortojn, restos 28 neforstrekitaj literoj, kiuj legataj laŭ la linioj formas la solvon de tiu ĉi « okdirekta krucenigmo ». La ĝustan solvon vi trovos en la venonta numero.

V	O	R	O	T	S	T	A	C	I	O	A	A	O
O	R	I	O	R	J	A	F	B	S	U	R	N	F
I	O	K	L	E	J	R	V	N	O	O	E	J	P
C	D	O	O	G	I	A	A	S	K	M	H	O	A
R	R	N	D	T	I	M	L	I	S	O	D	I	K
O	A	***I***	***N***	***T***	***E***	***R***	***N***	***A***	***C***	***I***	***A***	L	U
P	P	***F***	***E***	***R***	***V***	***O***	***J***	***I***	***S***	***T***	***O***	I	M
O	E	E	P	A	R	A	K	J	P	A	I	T	O
R	G	R	N	K	A	L	G	L	K	L	Ĝ	L	T
P	I	O	O	O	O	Ĝ	I	O	A	A	O	O	O
L	T	O	R	N	A	D	O	I	N	F	B	K	R
O	D	L	O	F	O	E	R	E	L	O	F	O	O

Forstrekendaj vortoj:
Adhera, boĝio, ciklono, fajro, foldo, frogo, gepardo, itala, jasmena, kloako, konifero, kroniko, litloko, motoro, niplo, pakumo, pendolo, perono, premanso, proporcio, relo, rigli, salajro, stacio, storo, tilio, tornado, trako, vagono

Kompilis Jindřich Tomíšek

Fervoja Koresponda Servo
S-ro Dan-Dragos ALDEA
Sos. Nicolai Titulescu 14, Bl 21, Ap 69
RO-78152 Bucuresti
Retadreso: rodica.todor@pcnet.ro



Se vi deziras uzi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.